**Deutscher Bundestag** **Drucksache 15/1106**

**15. Wahlperiode** 04. 06. 2003


# Antwort

## der Bundesregierung

### auf die Große Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 15/234 –

## Aktuelle Eisenbahnpolitik in der 15. Wahlperiode

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Koalitionspartner SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben in ihrer Koalitionsvereinbarung vom 16. Oktober 2002 verbindliche Aussagen für ihre Eisenbahnpolitik in der 15. Wahlperiode getroffen. Der Schienenverkehr soll effizienter und auf dem Verkehrsmarkt konkurrenzfähiger gemacht werden. Dazu sollen die Ergebnisse der Task-Force „Schiene" konsequent umgesetzt, der Güterverkehr auf der Schiene bis 2015 verdoppelt, die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen gefördert und ein attraktives öffentliches Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür erzielt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene und gleichzeitig zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern eingeleitet.

So werden u. a. mit der Umsetzung des ersten Eisenbahninfrastrukturpakets der EU und der Ergebnisse der Task-Force „Zukunft Schiene" die Bedingungen für einen diskriminierungsfreien Netzzugang und damit für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene weiter verbessert. Eine entscheidende Voraussetzung für die Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene ist ein leistungsfähiges Schienennetz. Die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung hierfür wahr, indem sie unter Einbeziehung der künftigen Mittel aus den Mauteinnahmen insgesamt jährlich rund 4 Mrd. Euro Investitionsmittel für das bestehende Netz und für den Neu- und Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung stellt. Dabei wird die Beseitigung der investiven Altlasten mit jährlich rd. 1 Mrd. Euro fortgesetzt und voraussichtlich bis zum Ende des Jahres 2007 abgeschlossen sein. Der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit finanzieller Unterstützung des Bundes in der Vergangenheit aufgebaute

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 4. Juni 2003 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Planungsvorrat (Schienenbauvorhaben, die erst später zu realisieren sind) soll sicherstellen, dass die bereitgestellten Mittel für Schienenwegeinvestitionen künftig vollständig in Anspruch genommen werden.

Die Gestaltung bedarfsgerechter und attraktiver Verkehrsangebote ist in erster Linie eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen sowie der von den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) benannten Aufgabenträger.

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der Ergebnisse der Task-Force „Schiene“ und bis wann soll ein entsprechender Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag eingebracht werden?

2. Welche der Vorschläge aus dem Konzept der Task-Force „Schiene“ sollen umgesetzt werden und wie sehen die jeweiligen Umsetzungsentwürfe aus?

Der Gesetzentwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften dient der Umsetzung dreier EU-Richtlinien (Richtlinie 2001/12/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/13/EG zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnkapazität und die Sicherheitsbescheinigung) in deutsches Recht und der Umsetzung der Ergebnisse der Task-Force „Zukunft Schiene“. Im Wesentlichen werden drei Bereiche neu geregelt:

– der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur,
– die interne Struktur der Eisenbahnen und
– die Einrichtung einer „präventiven Aufsicht“ durch die Trassenagentur für Eisenbahnen des Bundes.

Das Vorhaben befindet sich zurzeit in der Ressortabstimmung. Nach deren Abschluss und vor Zuleitung an das Bundeskabinett wird der Gesetzentwurf der Europäischen Kommission, den Fraktionen des Deutschen Bundestages, den Ländern und den Verbänden zugeleitet.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Analyse der Deutsche Bahn AG, dass sich die Eigenmittelquote im Konzern an den Investitionen inzwischen auf ca. 47 % erhöht hat, was bedeutet, dass sich bei Deutsche Bahn Netz das Betriebsergebnis auf ein Minus von mehr als 500 Mio. Euro verschlechtert?

Einen sachlich begründeten Zusammenhang zwischen der Eigenmittelquote bei der Investitionsfinanzierung im Konzern und dem Betriebsergebnis der Deutsche Bahn Netz AG sieht die Bundesregierung nicht. Im Jahr 2001 betrug der Anteil der Netto-Investitionen (Investitionen gesamt abzüglich der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse) an den Gesamtinvestitionen des Konzerns Deutsche Bahn AG (DB AG) 47 %. Auf der Grundlage der so genannten Trilateralen Vereinbarung (gültig vom Jahr 2001 bis zum Jahr 2003) stellt der Bund Investitionsmittel für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes überwiegend als nicht zurückzuzahlende Baukostenzuschüsse zur Verfügung.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die in diesem Zusammenhang von der Deutsche Bahn AG erhobene Forderung, zwischen Bund und Deutsche Bahn AG die Frage der Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen dringlich zu verhandeln?

Der Bund finanziert die Investitionen in die Schienenwege seiner Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) in Form von Zuwendungen. Die hierzu erforderlichen Regelungen sind mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) vereinbart worden und werden – soweit sich dies aus der Zuwendungspraxis ergibt – auch fortentwickelt.

Darüber hinaus weist § 8 Abs. 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz die Kosten für die Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege dem unternehmerischen Verantwortungsbereich der EIU zu.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Aussage der Deutsche Bahn AG, dass bei einem – aus Sicht der Deutsche Bahn AG – nicht erfolgreichen Abschluss dieser Verhandlungen die Infrastrukturinvestitionstätigkeit des Deutsche Bahn Konzerns insgesamt überprüft werden müsste?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den dazu eigentlich widersprüchlichen Tatbestand, dass die Deutsche Bahn AG im Jahr 2002 erneut – wie in den Vorjahren – Bundesmittel in Höhe von mehr als 500 Mio. Euro nicht abrufen wird?

Insbesondere zur Sanierung (Ersatzinvestitionen) des bestehenden Schienennetzes, das durch eine Vielzahl von Langsamfahrstellen und Überalterung gekennzeichnet ist, hat die Bundesregierung die Schienenwegeinvestitionsmittel beginnend mit dem Jahr 1999 und insbesondere mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP 2001–2003) aufgestockt.

Es ist zutreffend, dass die EIU in den zurückliegenden Jahren nicht immer in der Lage waren, die stark aufgestockten Investitionsmittel vollständig abzurufen. Ursache hierfür war insbesondere der fehlende Planungsvorlauf. Deshalb haben die EIU mit finanzieller Unterstützung des Bundes in der Vergangenheit einen Planungsvorrat aufgebaut. In diesem sind Schienenbauvorhaben enthalten, die für einen späteren Realisierungszeitpunkt vorgesehen sind. Dadurch können zukünftig kurzfristig z. B. durch mögliche Bauverzögerungen frei werdende Schienenwegeinvestitionsmittel bei anderen Vorhaben flexibel und vor allem zeitnah eingesetzt werden.

Diese Anstrengungen haben sich im zurückliegenden Jahr 2002 erstmals ausgezahlt. Die verfügbaren Schienenwegeinvestitionsmittel von rund 4 304 Mio. Euro (= 100 %) sind von den EIU bis auf einen Restbetrag von rund 151 Mio. Euro verbaut worden.

Das entspricht einem Ausschöpfungsgrad von rund 97 %. Ohne die Hochwasserkatastrophe im Sommer 2002 wäre sicherlich eine noch höhere Investitionsquote möglich gewesen.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Feststellung, dass zur Vermeidung einer Massenarbeitslosigkeit von Eisenbahnern die Existenz der Deutsche Bahn AG durch Investitionen gesichert werden muss, angesichts der in den Fragen 3 bis 6 angesprochenen Situation bei den Infrastrukturinvestitionen, und was gedenkt sie zu tun?

Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die Existenz der DB AG wegen nicht ausreichender Investitionen bedroht sein könnte.

Die in der Frage angedeutete mögliche Konsequenz unzureichender Investitionen ist auch angesichts der Absicht der Bundesregierung, gemäß der aktuellen Finanzplanung des Bundes Mittel zur Finanzierung von Schienenwegeinvestitionen im Volumen von rund 4 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung zu stellen, nicht nachvollziehbar. Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 3 bis 6 verwiesen.

8. Liegen der Bundesregierung inzwischen Erkenntnisse über den Sanierungsbedarf im Unternehmen Deutsche Bahn AG vor, nachdem sie im Frühjahr 2001 auf die seinerzeit noch laufende intensive Bestandsaufnahme der Deutsche Bahn AG verwiesen hat, und wie hoch ist dieser Sanierungsbedarf?

Nach einer umfassenden Bestandsaufnahme im Jahr 2001 wurden die Sanierungsmaßnahmen beschleunigt und die Konzernstrategie „Offensive Bahn“ entwickelt und eingeführt.

Voraussetzung für die Weiterentwicklung der DB AG zu einem europäischen Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist die erfolgreiche Fortsetzung des Sanierungskurses. Der Sanierungsbedarf für die DB AG insgesamt betrifft interne Finanzdaten des Unternehmens, zu denen die Bundesregierung keine Auskunft geben kann.

9. Liegen der Bundesregierung inzwischen Erkenntnisse über den Investitionsbedarf in das Bestandsnetz der Deutsche Bahn AG vor, nachdem sie im Frühjahr 2001 auf die seinerzeit noch laufende Aufnahme des Zustandes des vorhandenen Netzes verwiesen hat, und wie hoch ist der Sanierungs- und Modernisierungsbedarf für das Bestandsnetz?

Der Bedarf an Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz beläuft sich nach Auffassung der EIU langfristig auf eine Größenordnung von 2,5 Mrd. Euro. Die Bundesregierung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel den Schwerpunkt der Finanzierung der Schieneninfrastruktur auf die Investitionen in das bestehende Schienennetz legen.

Gemeinsame Arbeitsgruppen der Bundesressorts müssen auf der Grundlage einer umfassenden Analyse des Netzzustandes klären, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Höhe eine Degression der Bundesmittel möglich ist.

10. Hat die Deutsche Bahn AG der Bundesregierung inzwischen ein mittelfristiges Investitionsprogramm für die Sanierung und Modernisierung des Bestandsnetzes vorgelegt, und wenn ja, wie sieht dieses Programm aus?

Der Vorstand der DB AG hat am 15. Juni 2001 dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) ein Investitionsprogramm 2001 bis 2003 für das Bestandsnetz übergeben, welches Investitionen im Volumen von 7,93 Mrd. Euro (15,5 Mrd. DM) mit einem Bundesanteil von ca. 7,67 Mrd. Euro (15 Mrd. DM) umfasst. In dem Bundesanteil sind Mittel des ZIP 2001−2003 der Bundesregierung in Höhe von 3,07 Mrd. Euro (6 Mrd. DM) enthalten.

11. Sind hierfür im Entwurf zum Bundeshaushalt 2003, Einzelplan 12, Mittel eingestellt, und wenn ja, unter welchem Titel und in welcher Höhe?

Die zur Umsetzung des in der Antwort zu Frage 10 aufgeführten Programms im Jahr 2003 erforderlichen Investitionen in Höhe von ca. 2,5 Mrd. Euro sind innerhalb der in den betreffenden Titeln für Schienenwegeinvestitionen veranschlagten Mittel zu finanzieren: Titel 891 97 – Baukostenzuschüsse für die Schienenwege – Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms –; 891 01 – Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes –; 861 01 – Darlehen für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes –.

12. Sind im Entwurf zum Bundeshaushalt 2003, Einzelplan 12, Mittel zum weiteren Abbau der investiven Altlasten eingestellt, und wenn ja, unter welchem Titel und in welcher Höhe?

Das Ziel eines vollständigen Abbaus der investiven Altlast in dem durch das Deutsche Bahn Gründungsgesetz vorgegebenen Zeitrahmen (1994 bis 2002) ist nicht erreicht worden.

Dies begründet sich insbesondere dadurch, dass der Abbau der investiven Altlast eine Vielzahl von kleinen Vorhaben umfasst (Sanierung von Brücken, Tunneln, Stützmauern, Maßnahmen der Signaltechnik), wobei ein Teil der Vorhaben zudem unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs („unter dem rollenden Rad“) durchgeführt werden muss. Der Zeitbedarf hierfür ist bei der Verabschiedung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes unterschätzt worden.

Die DB Netz AG und DB Station & Service AG sehen sich in der Lage, pro Jahr investive Altlasten im Umfang von durchschnittlich rd. 1 Mrd. Euro zu beseitigen. Dies entspricht auch der Einschätzung der Bundesregierung.

Davon ausgehend wird die Altlastenbeseitigung voraussichtlich zum Jahresende 2007 abgeschlossen sein. Hierzu haben die Beteiligten am 20. März 2002 die „Gemeinsame Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, der Länder/Freistaaten Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der DB Netz AG und der DB Station & Service AG zum weiteren Abbau der investiven Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ (bis zum Jahr 2007) unterzeichnet.

Auf dieser Grundlage werden die ab dem Jahr 2003 jährlich benötigten Bundesmittel zum weiteren Abbau der investiven Altlast im Volumen von 1 Mrd. Euro beim Titel 891 01 – 832 „Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ zusätzlich bereitgestellt.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vorstellungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV für eine Förderung von Gleisanschlüssen mit Bundesmitteln?

14. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung die Sicherung bestehender, Reaktivierung stillgelegter und Errichtung neuer Gleisanschlüsse fördern?

Die Bundesregierung stimmt mit dem Ziel des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen überein, einen größeren Verkehrsanteil auf die Schiene zu verlagern. In diesem Zusammenhang hat das BMVBW ein Gutachten vergeben, in dem untersucht werden soll, ob und in welcher Form eine Bundesförderung des Gleisanschlussverkehrs sinnvoll und wirtschaftlich rentabel erscheint.

Hierbei sind auch die Erfahrungen aus dem 1968 angelaufenen 250-Mio.-DM-Programm für den Gleisanschlussverkehr der Deutschen Bundesbahn zu berücksichtigen.

Nach Abschluss dieses Gutachtens wird die Bundesregierung prüfen, ob die Förderung der Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen mit Bundesmitteln neben der Umsetzung des Konzeptes „Netz 21“, einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und der gezielten Förderung des Kombinierten Verkehrs ein geeignetes Instrument ist, um den Schienengüterverkehr bis 2015 zu verdoppeln.

15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, auch Gleisanschlüsse, die nicht Bestandteil der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes sind, mit Bundesmitteln zu fördern?

Die Bundesregierung lässt im Rahmen des o. g. Gutachtens auch prüfen, wie private Gleisanschlüsse als grundlegende Strukturelemente erhalten, gestärkt und ausgebaut werden können. Hierbei wird untersucht, welche Perspektive eine Bundesförderung von privaten Gleisanschlüssen hätte und welche Grundzüge einer entsprechenden Förderrichtlinie – dies betrifft insbesondere die Kriterien für das Ob der Errichtung oder der Reaktivierung von Gleisanschlüssen und die Förderquote – hieraus abzuleiten wären. Inwieweit die Vorschläge des Gutachtens dann umgesetzt werden, wird die Bundesregierung im Gesamtzusammenhang prüfen.

16. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um das vorgegebene Ziel eines attraktiven öffentlichen Verkehrssystems mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür zu erreichen?

Die Gestaltung bedarfsgerechter und attraktiver Verkehrsangebote ist in erster Linie eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen sowie der von den Ländern für den ÖPNV benannten Aufgabenträger. Die Bundesregierung schafft hierfür die erforderlichen Rahmenbedingungen. Sie finanziert insbesondere Investitionen in das Schienennetz, schafft die Voraussetzungen für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb und stellt den Ländern für den ÖPNV jährlich umfangreiche finanzielle Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung.

Zur Unterstützung einer unternehmensunabhängigen Fahrplanauskunft hat die Bundesregierung in enger Zusammenarbeit mit den Ländern, der DB AG, den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen sowie den Herstellern von Auskunftssystemen das Projekt DELFI (Durchgängige Elektronische FahrplanInforma-

tion) bis zur Anwendungsreife finanziell gefördert. DELFI definiert eine Kommunikationsschnittstelle zwischen den verschiedenen Auskunftssystemen und ist kein Auskunftssystem im herkömmlichen Sinn. Mit der Nutzung der DELFI-Kommunikationsschnittstelle durch die Auskunftsanbieter eröffnen sich für die Kunden des ÖPNV neue Möglichkeiten, flächendeckend durchgängige Verbindungsinformationen (Zeiten, Verkehrsmittel, Umsteigebeziehungen) über alle Verkehrsanbieter für Nah-, Regional- und Fernverkehrsverbindungen aus einer Hand zu erhalten. Prinzipiell kann mit DELFI jeder Verbund oder Verkehrsanbieter, der über einen eigenen Datenserver verfügt, eine eigene Auskunft betreiben und für ganz Deutschland oder auch ganz Europa durchgängige Verbindungsauskünfte erteilen. Verkehrsanbieter ohne eigenen Server können ihre Fahrplandaten über jedes regionale Fahrplanauskunftssystem zur Verfügung stellen.

DELFI wurde von den Bundesländern und der DB AG im Februar 2003 in den Dauerbetrieb überführt. Die DELFI-Funktionalität wird derzeit schrittweise durch die Auskunftsanbieter/Verkehrsverbünde für die Kunden nutzbar gemacht und im Juni 2003 deutschlandweit zur Verfügung stehen. DELFI soll nachfolgend um weitere Funktionalitäten, wie z. B. die Erweiterung der Start-Zielsuche um Adressen, Kartendarstellungen sowie Informationen zur Barrierefreiheit ergänzt werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333